

CONGRESSO NAZIONALE ORSA MACCHINISTI UNITI

DOCUMENTO FINALE

Il Congresso Nazionale Or.S.A Macchinisti Uniti, riunito a Castro Marina (Lecce) il 22, 23, 24 marzo 2011, ha esaminato il particolare momento che la categoria sta affrontando nel Gruppo FS e nelle aziende private esercenti il trasporto Ferroviario.

Gli accordi sottoscritti nel Gruppo FS il 15 maggio 2009 (introduzione dell'equipaggio ad agente solo), 11 ottobre 2010 (IVU), 17 novembre 2010 (agente solo e polifunzionalità Cargo), sono stati condivisi dalle altre OS senza alcun elemento di garanzia (come ad esempio il soccorso), senza concreti miglioramenti e concedendo finanche, con l'introduzione di IVU, il ricatto individuale del lavoratore nonché la rinuncia al controllo collettivo dei turni di lavoro.

La conflittualità emersa a seguito di tali accordi, non sottoscritti da Or.S.A, ha provocato vere e proprie rappresaglie disciplinari da parte di Trenitalia, con sanzioni generalizzate e provvedimenti sproporzionati al solo scopo di intimidire i lavoratori.

Il Congresso, nel condannare tali comportamenti, ritiene doveroso sostenere, con opportuni strumenti di tutela, i lavoratori destinatari delle sanzioni.

In relazione ai turni individuali assistiamo ad una strategia aziendale di graduale ampliamento del progetto IVU Rail, con la complicità del restante fronte sindacale.

Tuttavia, dopo Frecciarossa e Frecciargento, il progetto IVU Rail sta oggi trovando la ferma opposizione dei colleghi della Sardegna, impegnati in una vertenza che deve essere sostenuta e raccordata con quella nazionale. Basti pensare che sono in fase di avvio i turni individuali anche in altre regioni.

Sugli accordi siglati nell'ultimo anno in FS sono note le posizioni assunte da Or.S.A e altrettanto note le diverse scelte del restante fronte sindacale. Ciò è confermato dal fatto che la nostra categoria è ancora impegnata in questa difficile vertenza contro i pesanti effetti di tali accordi che hanno determinato infatti l'allargamento del fronte della protesta aggiungendo al personale dei treni (PdM e PdB) anche il personale di terra Cargo.

Le proteste stanno assumendo una dimensione ben più ampia di quanto si pensa.

Il Contratto Unico della Mobilità, strumento nato per evitare il dumping contrattuale e salvaguardare condizioni normative ed economiche del personale, a fronte delle recenti involuzioni, rischia di non essere adeguato al fine di tutelare le condizioni di lavoro e di vita del personale di macchina.

Infatti, le regole sull'orario e sul salario verrebbero contrattate non soltanto in due distinti CCNL (Attività ferroviarie e AutoFerro), ma persino in una serie di molteplici contratti aziendali attribuendone valenza Nazionale alla stregua di un CCNL.

Si apre così un ventaglio di ipotesi contrattuali non più controllabili: è il caso di NTV e di TLN, ma anche di RTC, SBB, DB Schenker, ecc.. Uno scenario in controtendenza rispetto agli obbiettivi del Contratto della Mobilità.

Assolutamente irrilevante il fatto di avere in taluni contratti alcuni capitoli comuni, proprio in virtù della loro assoluta ininfluenza sul costo del lavoro (relazioni industriali, diritti sindacali, modalità di assunzione, ecc.).

In questa moltitudine di accordi nazionali e di contratti aziendali, le diverse strutture del salario e soprattutto le diverse regole di orario non solo penalizzano tutti i lavoratori ma verosimilmente colpiscono pesantemente il personale dei treni e, in particolare, i macchinisti, con prestazioni giornaliere, tempi di condotta, servizi notturni e tempi di riposo assolutamente inaccettabili.

Il Congresso Nazionale denuncia una situazione, rispetto alle proposte datoriali, che vede le posizioni del restante fronte sindacale passive senza pretendere, come riferimento contrattuale, le condizioni di lavoro oggi adottate in FS; ciò è in contrasto con quanto deciso dall'Assemblea Unitaria dei Delegati del 21 febbraio 2008 che approvò le Linee Guida del Contratto Unico della Mobilità.

Esiste il concreto rischio che la sottoscrizione di simili contratti nazionali aziendali nel legittimare situazioni di vero e proprio dumping contrattuale, costituiscano sia una voragine nel Contratto della mobilità (e nel confronto sul rinnovo dei CCNL dell'attività Ferroviarie e dell'AutoFerro) sia un dissolvimento delle aspettative di tutti quei lavoratori delle imprese esterne a FS, con conseguente effetto trascinamento al ribasso per tutti i lavoratori.

Per la loro portata, sono di particolare rilievo i confronti negoziali in TLN e NTV. A tal proposito, il Congresso esprime il massimo sostegno ai colleghi dell'Or.S.A Lombardia ne apprezza l'efficace azione di coinvolgimento dei lavoratori con assemblee e raccolta firme per

rivendicare l'applicazione del CCNL dell'attività ferroviarie all'interno della società TLN (futura TRENORD). Una posizione che va gestita e sostenuta a livello nazionale dall'intera struttura Or.S.A. Ferrovie e su cui il Congresso impegna l'intero Coordinamento Nazionale. Il contesto complessivo è aggravato dal disimpegno economico del Governo che, rispetto alle risorse programmate per il trasporto pubblico, non ha reperito la copertura economica per il TPL e ancor meno quella necessaria per onorare i contratti di servizio regionali e poter quindi assicurare il finanziamento del trasporto di media e lunga percorrenza, il cosiddetto servizio universale.

Le conseguenze colpiscono maggiormente le aree geografiche e le fasce sociali più deboli del paese con inevitabili e drammatici contraccolpi occupazionali.

Non meno rilevanti sono gli effetti delle scelte politiche e aziendali sul trasporto "Cargo"; scelte che dirottano il traffico merci dalla rotaia alla gomma, con imprese ferroviarie che tagliano i costi peggiorando le condizioni di lavoro. In tale condizioni si rileva un incomprensibile atteggiamento di Trenitalia che lamenta costi eccessivi del personale e, contemporaneamente, rinuncia alle possibili economie di scala di una grande impresa dismettendo costantemente l'attività di Cargo sul territorio.

Le recenti dichiarazioni dell'amministratore delegato mostrano le intenzioni del Gruppo FS orientato ad investire in partecipazioni societarie di imprese controllate nella quali il costo del lavoro è notevolmente inferiore per la totale assenza di diritti e condizioni normative assolutamente gravose. Questa politica mostra un deliberato progetto di dismissione del ruolo sociale del trasporto merci ferroviario in danno del sistema logistico del paese, delle condizioni ambientali e, inevitabilmente, dei lavoratori posti sotto ricatto.

Le regole restrittive sul diritto di sciopero, le comandate sui servizi minimi, le continue "precettazioni" ministeriali, nonché le scorrettezze aziendali, depotenziano anche gli scioperi partecipati rendendo complicate soluzioni alternative rispetto agli accordi al ribasso siglati da chi è disposto a fare " *la sponda* " alla società. La soluzione è sostanzialmente realizzabile solo con un maggior coinvolgimento della categoria, essendo appunto sbagliato credere che lo sciopero sia un'arma depotenziata; tutt'altro, se è vero infatti che esso produce meno effetti è altrettanto vero che le elevate aspettative della società civile lo rendono potenzialmente più efficace rispetto al passato.

In una simile condizione è necessario contrastare le ipotesi legislative riguardanti ulteriori compressioni sul diritto di sciopero.

In uno scenario di attuale deregolamentazione non è accettabile peraltro che un impianto di normative comunitarie, già al massimo ribasso per tutti i lavoratori, vengano estese anche a lavorazioni particolari come quelle a cui è sottoposto il personale dei treni e, in particolare, il personale di macchina.

Ancor meno accettabile credere che lievi correttivi possano compensare grandi differenze rispetto alla gravosità del lavoro, all'aciclicità dei turni, all'attenzione richiesta, alla responsabilità penale, civile e disciplinare.

Il Congresso, nell'ambito delle varie imprese di trasporto, impegna il Coordinamento Nazionale a perseguire una politica di convergenza per la tutela del lavoro, il miglioramento dei livelli di sicurezza e le condizioni di tutti i macchinisti.

Alla necessità di rivedere la struttura del salario, pesantemente condizionata dalla trasferta e penalizzante ai fini previdenziali e reddituali in caso di assenza, nelle varie imprese di trasporto Cargo esistono pesanti condizioni dei regimi di orario che hanno portato ad una diffusa conflittualità.

A tal proposito il Congresso impegna il Coordinamento Nazionale a far convergere tali vertenze in una azione di tutto il personale di macchina italiano anche per giungere ad una definizione legislativa sui limiti massimi dell'orario di lavoro del pdm, i cui riferimenti non possono essere ascritti a insostenibili parametri definiti dalle direttive comunitarie.

Gli stessi obblighi previsti dal DLgs 81/2008, in materia di Verifica di assenza di condizioni di alcol dipendenza e di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti per le mansioni di sicurezza, collidono con l'attuale utilizzazione dei macchinisti. Alla giusta pretesa di totale e assoluta assenza di dipendenza da alcol e droghe non corrisponde la medesima attenzione per la efficienza psico-fisica del lavoratore, minata per contro, da assurdi ritmi di lavoro.

L'atipicità dei turni, l'ampiezza e la particolarità degli orari nonché l'attenzione e la responsabilità richiesta durante il lavoro per garantire la totale sicurezza del servizio e degli utenti, necessitano di adeguate regole di orario al fine di salvaguardare quella efficienza fisica in nome della quale si attuano controlli che sconfinano nella vita privata e personale dei singoli lavoratori.

A tutto ciò vanno ad aggiungersi analisi superficiali e sommarie degli effetti dello stress da lavoro correlato a cui, peraltro, riteniamo sia particolarmente esposta la nostra categoria. Inverosimili appaiono le risultanze delle analisi delle imprese, che qualificano come “ *rischio basso* “ lo stress da lavoro correlato dei macchinisti. Su questo tema l’organizzazione è impegnata a sensibilizzare le competenti strutture.

La particolarità del momento impone una riflessione comune di tutti i macchinisti (FS, AutoFerro, imprese private) che verrà promossa in una apposita conferenza del settore nella quale discutere gli sviluppi organizzativi e rivendicativi, ponendo al centro le criticità connesse all’orario di lavoro e la necessaria soluzione legislativa.

A fronte di tale quadro, l’Or.S.A Macchinisti Uniti è impegnata a ricercare la massima aggregazione dei lavoratori sui temi trattati, poiché, solo attraverso vertenze ampiamente partecipate si spostano gli equilibri negoziali e le inerzie sindacali, troppo spesso incuranti delle esigenze di chi lavora.

Or.S.A Macchinisti Uniti si attiverà in tutte le sedi negoziali, politiche e legislative affinché si giunga ad un adeguato miglioramento delle condizioni economiche, normative e, più in generale, della qualità della vita di tutti i macchinisti italiani.

Castro Marina (Lecce) 24-3-2011